



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 1 de diciembre de 2016, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
Calle Doctor Fleming, 11, 1º D – 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Constitución del nuevo gobierno, gestiones realizadas.
 - 2.2. Auditorías energéticas a grandes empresas. Aplicación del RD 56/2016.
 - 2.3. Seguridad privada a bordo de buques. Reunión en Secretaría de Estado de Interior.
 - 2.4. Registro de buques de Malta. Reunión en la Embajada de Malta en Madrid.
 - 2.5. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
 - 2.6. Pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades.
 - 2.7. Reuniones en SPC-Spain.
 - 2.8. Reuniones en ECSA.
 - 2.9. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Distribución de la subvención por embarque de alumnos 2016.
4. Acuerdos tomados en la OMI (MEPC 70) de importancia para el sector:
 - 4.1. Aplicación definitiva en 2020 del límite de 0,5% de azufre en los combustibles.
 - 4.2. Adopción del sistema de seguimiento e información de consumos de combustible y emisiones de CO₂ de la OMI. Adopción de una "hoja de ruta" para la reducción de las emisiones de CO₂.
 - 4.3. Acuerdos en relación con el Convenio sobre gestión de aguas de lastre. Apoyo al concepto de "zona de igual riesgo".
 - 4.4. Otros asuntos tratados en el MEPC70.
5. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.
6. Avance de resultados económicos de ANAVE del ejercicio 2016 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2017.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.

La última reunión del Comité Directivo de ANAVE tuvo lugar el 13 de octubre. El borrador de [acta](#) se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el 17 de noviembre.

No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Constitución del nuevo gobierno, gestiones realizadas.

El 4 de noviembre fue nombrado como nuevo ministro de Fomento D. Iñigo de la Serna, hasta alcalde de Santander desde 2007.

Según se ha informado, está confirmado en su cargo el Secretario de Estado (D. Julio Gómez Pomar) pero no la Secretaria General de Transportes o el Director General de la Marina Mercante.

En consulta con el presidente de ANAVE, hemos preparado un documento de presentación de la Asociación y otro de propuestas de medidas en materia de Marina Mercante, indicando especialmente algunas como de mayor urgencia.

2.2. Auditorías energéticas a grandes empresas. Aplicación del RD 56/2016.

En los últimos meses les hemos venido informando sobre el RD 56/2016, que establece que todas las grandes empresas debían efectuar, no más tarde del pasado 13 de noviembre, una auditoría energética que cubriera, al menos, el 85% del consumo total de energía final del conjunto de sus "instalaciones ubicadas en el territorio nacional". Una vez efectuada la auditoría, las empresas disponen de un plazo máximo de tres meses para informar a la Administración.

Como ya les informamos en la anterior reunión del Comité Directivo, el 13 de octubre tuvo lugar en ANAVE una sesión formativa del Bureau Veritas sobre la aplicación del RD. Les informamos de los principales asuntos tratados y las dudas suscitadas en esta reunión mediante la circular de fecha 18 de octubre de 2016 y referencia [Explotación 26/2016/ES](#).

En las últimas semanas varias empresas asociadas se han puesto en contacto con ANAVE para aclarar algunas cuestiones que todavía suscitan dudas.

Por ejemplo, una empresa entendía que se encontraba exenta de la aplicación del RD puesto que sus buques están dedicados a la navegación internacional con presencia esporádica en las aguas territoriales españolas, siguiendo este uno de los criterios que inicialmente nos confirmó el Ministerio de Industria.

Otra cuestión que suscita numerosas dudas es ¿en quién recae la obligación de efectuar la auditoría? BV informó en la presentación antes mencionada de que un criterio que está siendo utilizado en el caso de las empresas de transportes efectuar la auditoría es quien asume el coste de combustible (el fletador por tiempo, en el caso del transporte marítimo).

Puestos en contacto con la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid para confirmar este criterio, no conseguimos una respuesta concreta, limitándose a afirmar que debe de presentar la auditoría "*quién se beneficie del uso del combustible*", lo cual no termina de aclarar todos los supuestos.

Lo que sí nos confirmaron es que, si la empresa entiende que sus buques están excluidos, sea porque no vengan a España o porque estén fletados a terceros en T/C, únicamente deberá presentar una auditoría del resto de sus instalaciones que consuman energía, como por ejemplo los inmuebles, no teniendo que hacer mención a nada más en el Modelo de comunicación relativo a la realización de una auditoría energética. Asimismo, nos informaron de que no es suficiente presentar, por ejemplo, en el caso de una oficina alquilada, un certificado de eficiencia energética de todo el inmueble en el caso de que exista, sino que es necesaria una auditoría de las propias oficinas.

2.3. Seguridad privada a bordo de buques. Reunión en la Secretaría de Estado de Interior.

Ante la preocupación manifestada por varias empresas navieras asociadas por recientes ataques a buques mercantes en la zona de Somalia (uno de ellos a un metanero español), el 4 de noviembre ANAVE envió una carta a la DGMM planteando las dificultades que encuentran las empresas españolas autorizadas a prestar servicios de seguridad con armas a bordo de los buques mercantes que navegan bajo bandera española, para cumplir la normativa vigente especialmente en lo que se refiere a la logística de las armas y la urgencia de buscar una solución a este asunto.

En consecuencia, se pidió el apoyo del Ministerio de Fomento para que, con la mayor urgencia posible, desde el Ministerio de Interior se promoviera una revisión de dicha normativa, para poder asegurar una mejor protección de los buques mercantes españoles frente a ataques piratas o terroristas. También, solicitamos que se organizara lo antes posible una reunión con participación de los Ministerios de Fomento e Interior, a la que podrían asistir representantes de ANAVE, las empresas asociadas afectadas y las propias empresas de protección privada, para tratar este asunto.

El 8 de noviembre, y por indicación del Ministerio de Fomento, enviamos un escrito similar al Comisario Principal de la Unidad Central de Seguridad Privada (Policía Nacional, Ministerio del Interior).

Reunión en Secretaría de Estado de Interior.

El 21 de noviembre se celebró una reunión en la Secretaría de Estado de Interior, a la que asistieron representantes de varios departamentos del Ministerio de Interior, así como de los de Defensa y Fomento, ANAVE y tres empresas navieras asociadas, y dos representantes de empresas de seguridad privada.

En la reunión, explicamos la diferencias que existen entre la actividad a la que se dedican los buques pesqueros, que operan en una zona determinada durante campañas de varios meses de duración, y la de los buques mercantes, que transitan por zonas de riesgo de piratería, pero también por aguas territoriales de varios países, lo que resulta imposible con armas a bordo. También manifestamos que la máxima prioridad de las empresas navieras es asegurar la protección de sus tripulantes, para lo que precisan una solución en el plazo más breve posible.

Los representantes de las empresas de seguridad expusieron que los problemas no se deben a los plazos de tramitación de la Administración, sobre los que no tienen queja, sino, con las normas sobre logística de las armas en buques mercantes. Pidieron que se considere la posibilidad de permitirles alquilar armas en plataformas logísticas que existen a tal efecto en aguas internacionales próximas a los accesos a la zona de riesgo y que son utilizadas por empresas de seguridad de otros países europeos.

ANAVE propuso acometer el problema en dos fases:

- Con vistas a una solución definitiva a medio plazo, constituir un grupo de trabajo para proponer las modificaciones necesarias de la normativa vigente, incluyendo expertos jurídicos.
- Entretanto, dado que varios buques españoles tienen previsto transitar por la zona de riesgo dentro de pocas semanas (en el mes de diciembre), se pidió que la Administración estudiase la posibilidad de instrumentar alguna solución urgente, de carácter excepcional, basada en la necesidad de asegurar la protección de los tripulantes de los buques españoles.

Esta propuesta de ANAVE fue valorada favorablemente por el responsable del Ministerio del Interior, quien indicó que tienen previsto buscar posibles medidas excepcionales de carácter urgente y que se informará al sector a la mayor brevedad posible.

Posteriormente se ha informado a la Sec. de Estado de Interior de que un buque español precisa embarcar guardias privados en los primeros días de diciembre. No se ha recibido respuesta.

2.4. Registro de buques de Malta. Reunión en la Embajada de Malta en Madrid.

Como se informó en la última reunión, el embajador de Malta en Madrid nos había manifestado su interés por organizar un encuentro con empresas navieras españolas.

Dado el interés mostrado por las empresas asociadas, se organizó la reunión que tuvo lugar la tarde del lunes 14 de noviembre en la residencia del embajador. Participaron, además de ANAVE, 17 personas de 8 empresas asociadas.

El acto consistió en una presentación por el despacho de abogados Grant Thornton, en la que explicaron las principales características y ventajas no sólo del registro sino del país en general.

En los siguientes enlaces pueden encontrar:

- La [presentación](#) de Grant Thornton.
- Un resumen actualizado sobre el [registro de Malta](#), extraído del informe de ANAVE sobre registros europeos competitivos.
- Una [guía para el registro de buques en Malta](#) elaborada por su Autoridad Marítima.

2.5. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

El 8 de noviembre se reunió el grupo de trabajo de mercancías de este Observatorio, para la presentación del “Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas, de vehículos en régimen de mercancía en buques *Car Carrier*”.

Se formularon observaciones menores y en principio este estudio se aprobará definitivamente en la reunión del Pleno que se celebrará previsiblemente en el mes de diciembre. Se circulará a las empresas asociadas una vez esté disponible.

2.6. Pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades.

En la reunión del Comité Directivo del pasado mes de octubre, una empresa asociada nos llamó la atención sobre la reciente modificación de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades (LIS) mediante el RD Ley 2/2016 (BOE de 30 de septiembre).

Este RD Ley añade una nueva Disposición Adicional Decimocuarta a la LIS que, según confirmó la Subdirección General del Impuesto de las Personas Jurídicas, establece que las empresas (también las navieras) deberán calcular sus pagos fraccionados directamente

sobre el resultado contable, sin contar con la bonificación o el cálculo especial de la base imponible (*tonnage tax*), que no serán practicados hasta la liquidación final del impuesto. Esta modificación resulta de aplicación a las empresas cuya cifra de negocio, en los 12 meses anteriores a la fecha en la que se inicie el periodo impositivo, sea al menos 10 millones de euros.

El problema para las empresas navieras surge de que, en su inmensa mayoría, son beneficiarias de una o ambas de las siguientes:

- Bonificación del 90% en el IS por los ingresos obtenidos de la explotación de buques inscritos en el REC.
- Cálculo de la base imponible del IS en función del tonelaje de sus buques, en aplicación del Régimen Especial de las Empresas Navieras en función del Tonelaje (artículo 114 de la LIS).

Dado el gravísimo perjuicio que estos adelantos de tesorería suponen para las navieras, dirigimos un escrito al Director General de Tributos y al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, rogándoles su atención urgente a este asunto.

Tras estas gestiones, el día 20 de octubre se convalidó el RD-Ley 2/2016. En el Diario de Sesiones, en varias ocasiones se mencionó a las empresas navieras y se daba por hecho que el problema queda resuelto.

Lo cierto es que la víspera, día 19, se había introducido una modificación en el mismo por medio de la Proposición de Ley Orgánica de reforma de la Ley Orgánica 2/2012, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera. Sin embargo, esta modificación se refiere fundamentalmente a la Reserva para Inversiones en Canarias y no soluciona la problemática surgida sobre las empresas navieras.

Por ello, el pasado día 10 de noviembre propusimos de nuevo al Ministerio de Fomento y a la Consejera de Hacienda del Gobierno de Canarias la posibilidad de presentar esta enmienda en la tramitación ante el Senado de la citada Proposición de Ley Orgánica de reforma de la Ley Orgánica 2/2012, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera para modificar la disposición adicional decimocuarta de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, para que o bien se permita para calcular los pagos fraccionados tener en cuenta la bonificación del 90% o el cálculo de la base imponible según el régimen de tonelaje, o bien se exima a las empresas navieras de realizar dichos pagos fraccionados.

Hemos incluido este asunto dentro de los de máxima urgencia para el ministro de Fomento.

2.7. Reuniones en SPC-Spain.

El día 17 de noviembre se reunió en la sede de ANAVE la Junta Directiva de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Entre los principales asuntos tratados cabe señalar:

- Se informó sobre el resultado de la *European Shortsea Conference 2016*, organizada por SPC y el puerto de Barcelona, en la última semana de octubre. Fue un éxito de asistencia, con 177 personas inscritas (en anteriores ediciones en otros países nunca había pasado de 130). Gracias a los patrocinios de varias empresas, quedó un remanente económico para la asociación. Las valoraciones recibidas en encuestas y medios de comunicación han sido muy positivas.
- Se acordó que SPC-Spain participará y copatrocinará una jornada sobre SSS que se organizará en el marco de la *European Shipping Week 2017*, que organizará ECSA en Bruselas, concretamente, el 27 de febrero, lunes.
- En enero de 2017 se convocará una nueva reunión de la Junta en la que están previstas elecciones a la presidencia y miembros de la Junta.

2.8. Reuniones en ECSA.

Los días 16 y 17 de noviembre se reunió en Copenhague el comité de Seguridad y Medio Ambiente (SEC) de ECSA, en el que ANAVE estuvo representada por su Directora, Dña. Elena Seco.

Este comité es el que está siguiendo muchos de los asuntos que serán de máxima prioridad para nuestro sector en los próximos años y, en particular, la regulación europea de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo, el Convenio de agua de lastre y la aplicación del concepto de zona de igual riesgo en los tráficos de SSS, el reglamento europeo sobre desguace de buques que entrará en vigor, a más tardar, el 31 de diciembre de 2018, etc... Por ello, durante el presente año 2016, en lugar de participar en el comité de Política Marítima, ANAVE ha venido asistiendo a las reuniones del SEC, además de a las del *Board of Directors*, donde se discuten, en todo caso, todas las propuestas de acción de ECSA en cualquier campo.

Entre los principales asuntos tratados figuran los siguientes:

- Reglamento europeo sobre desguace de buques.
- Propuestas de la Comisión de modificación de varias directivas sobre Seguridad de Buques de Pasaje.
- Límite al contenido de azufre de los combustibles marinos: 0,5% en 2020.
- Convenio sobre agua de lastre.
- Emisiones de CO₂.

Se ha elaborado un informe detallado sobre lo tratado en esta reunión, que se ha enviado mediante la circular de fecha 23 de noviembre y referencia [SMA 45/2016/ES](#). Ver también el apartado 7.1 de estas mismas notas.

Está prevista para el 6 de diciembre una reunión del *Board of Directors* en Bruselas. ANAVE estará representada por D. Juan Riva y D. Manuel Carlier.

2.9. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 8 de noviembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en la reunión del Grupo de Trabajo sobre el estudio de costes de las terminales de carga/descarga de vehículos del Observatorio Permanente del mercado de los Servicios Portuarios, en la sede de Puertos del Estado.

Ese mismo día D. Manuel Carlier, en representación de ANAVE, asistió a una reunión de coordinación de la Vicepresidencia Marítima de GASNAM en la sede de Enagás.

- 11 de noviembre: Dña. Araiz Basurko y Dña. Esther Celdrán se reunieron con técnicos de la DGMM para aclarar algunas dudas sobre los títulos expedidos con arreglo al Convenio STCW (Enmiendas de Manila) y las Resoluciones de la DGMM publicadas sobre esta materia.
- 14 de noviembre: representantes de varias empresas asociadas, junto con D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, asistieron a una reunión informativa en la Embajada de Malta.
- 15 de noviembre: D. Manuel Carlier y Dña. Aráiz Basurko presentaron la última edición del Informe Semestral de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid. A continuación, tuvo lugar una reunión del grupo de trabajo de ANAVE sobre Agua de Lastre.

- Del 15 al 17 de noviembre: Dña. Elena Seco tomó parte en una reunión del *Safety and Environment Committee* de ECSA en Copenhague.
- 17 de noviembre: D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain, en la sede de ANAVE.
- 21 de noviembre: Representantes de empresas asociadas, acompañados por D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko, se reunieron con representantes de varios ministerios en la Secretaría de Estado de Interior, para tratar sobre el embarque de guardias de seguridad privada en buques mercantes españoles.
- 23 de noviembre: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras asistieron a una jornada sobre la estimación de la huella de carbono de los puertos, en la sede de Puertos del Estado.

Reuniones previstas a corto plazo:

- 29 de noviembre: D. Manuel Carlier asistirá a una jornada en el Instituto de la Ingeniería de España sobre *“Reducción de Emisiones y Carbon Credits en el Sector Naval”*.
- El mismo día, Dña. Aráiz Basurko tiene previsto asistir a una reunión de la Comisión de Faros en Puertos del Estado.

3. Distribución de la subvención por embarque de alumnos 2016.

Por sexto año consecutivo, la DGMM y ANAVE firmaron, el pasado 22 de febrero, el Convenio para el abono de la subvención directa por el embarque de alumnos en prácticas de puente, máquinas y radioelectrónica para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Según ya les informamos, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016, mantuvo el importe de la subvención en la cantidad de 80.000 €, que ANAVE recibirá y distribuirá íntegramente como abono en los cargos por cuotas de las empresas asociadas, teniendo preferencia absoluta para la asignación los embarques producidos en buques asociados a ANAVE.

Tras las modificaciones al Convenio introducidas, a petición de ANAVE, el pasado año para dar mayor flexibilidad a las empresas, este año no hay novedades. Les informamos de este asunto mediante la circular de fecha 19 de octubre 2016 y referencia [Formación 2/2016/EC](#).

Está previsto presentar la documentación completa a la DGMM el próximo lunes día 5, y posteriormente las cartas de aceptación de la subvención el día 12, tras lo cual, ANAVE recibirá el importe de la subvención para prorratearla entre las empresas que han embarcado alumnos.

4. Acuerdos tomados en la OMI (MEPC 70) de importancia para el sector.

Mediante la circular de fecha 2 de noviembre de 2017 y referencia [SMA 42/2016/ES](#), informamos a las empresas de los principales acuerdos alcanzados en el MEPC 70. Por su parte, el informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente que se encuentra a disposición de las empresas asociadas (abasurko@anave.es) analiza detalladamente todos estos acuerdos que se resumen concisamente a continuación.

4.1. Aplicación definitiva en 2020 del límite de 0,5% de azufre en los combustibles.

El MEPC70 acordó que, a partir del 1 de enero de 2020, el límite global (fuera de las zonas SECA) del contenido de azufre de los combustibles marinos será del 0,5% en masa. Cabe recordar que esta misma fecha era ya definitiva para los buques que navegan por aguas europeas, en virtud de la Directiva 2005/33 modificada.

A consulta de una empresa asociada, hemos confirmado y podemos informarles que la exención aplicable actualmente a los buques que operan en Canarias, y prevista en la Directiva comunitaria, ya no será de aplicación, por lo que estos buques deberán también quemar, a partir del 1 de enero de 2020, un combustible con un contenido de azufre del 0,5% como máximo (salvo que utilicen *scrubbers*).

4.2. Adopción del sistema de seguimiento e información de consumos de combustible y emisiones de CO₂ de la OMI. Adopción de una "hoja de ruta" para la reducción de las emisiones de CO₂.

También el MEPC70 ha aprobado la puesta en marcha de un **sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques**, con el fin de poder contar con datos cuantitativos precisos, contrastables y continuados sobre las emisiones reales de CO₂ de los buques mercantes.

En la sección [tribuna profesional](#) del boletín mensual de ANAVE del mes de noviembre publicamos un artículo que resume las principales características de este sistema y sus diferencias con el reglamento europeo MRV.

El MEPC 70 acordó también una **hoja de ruta** (de 2017 a 2023) para elaborar una estrategia detallada de la OMI para la reducción adicional de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo, incluyendo establecer unos compromisos concretos, que podrían adoptarse en primera instancia en el MEPC 72 (primavera de 2018).

4.3. Acuerdos en relación con el Convenio sobre gestión de aguas de lastre. Apoyo al concepto de "zona de igual riesgo".

El MEPC respaldó el concepto de **"zonas de igual riesgo"**, que se espera pueda facilitar la concesión de exenciones, muy especialmente en los viajes más cortos, a los buques que únicamente operen en una zona determinada, para evitar penalizar al transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Se acordó desarrollar orientaciones detalladas sobre este particular.

Adicionalmente, Liberia propuso adoptar un mecanismo que facilite a los buques un tiempo adicional que asegure la disponibilidad de equipos que cumplan las normas aplicables y de espacio en los astilleros para su instalación. Tras un amplio debate, se acordó **volver a analizar esta cuestión en el MEPC 71** (que se va a posponer a julio de 2017) con vistas a adoptar una decisión final antes del 8 de septiembre de 2017 (fecha de entrada en vigor del convenio).

En relación con la **posibilidad de adelantar la renovación del Certificado IOPP** para disponer así de un tiempo adicional para instalar los equipos de gestión de agua de lastre, una vez que el Convenio entre en vigor, el 13 de octubre la DGMM nos envió una nota aclaratoria en la que confirma que **no hay ninguna norma que impida este adelanto**. No obstante, en dicha nota también recuerda que lo anterior no exime de la obligación de los buques de estar preparado para llevar a cabo el cambio de agua de lastre de conformidad con la norma D-1, que será de aplicación a todos los buques a partir del 8 de septiembre de 2017.

A propuesta de empresas asociadas, ANAVE está elaborando un Modelo de Plan de Gestión de Agua de Lastre que vamos a circular próximamente como borrador y que esperamos

poder discutir con expertos de las empresas interesadas en una próxima reunión. La DGMM nos ha confirmado que valorarían muy positivamente que ANAVE ayudase a las empresas a uniformizar en alguna medida el formato de sus planes, ya que ello ayudaría mucho a la Administración a revisarlos.

Adicionalmente, el MEPC 70 concedió la aprobación definitiva a 4 sistemas de gestión del agua de lastre que cumplen la norma D-2 del convenio, por lo que ya se dispone de 69 sistemas homologados hasta ahora por la OMI.

Se han adoptado también las nuevas Directrices revisadas D-8 para la homologación de los BWMS, encaminadas a garantizar que los equipos aprobados cumplen los requisitos del convenio. Se considera además que estas nuevas Directrices están más en línea con las normas vigentes en los Estados Unidos.

4.4. Otros asuntos tratados en el MEPC70.

Designación del mar del Norte y mar Báltico como NECAs.

El MEPC 70 ha adoptado una resolución para designar el mar Báltico y mar del Norte como Zonas de Control de Emisiones de Nitrógeno (NECAs), con efectos desde el **1 de enero de 2021**. Esto obligará a los **buques nuevos construidos (puesta de quilla), a partir de esa fecha**, a cumplir los muy exigentes requisitos del Nivel III del Anexo VI de MARPOL sobre emisiones de NO_x, que reduce las emisiones máximas permitidas de óxidos de nitrógeno en más de un 70% respecto del Nivel II. Los buques nuevos que no vayan a operar en las NECAs que ya están designadas no se tendrán que construir para cumplir el Nivel III.

Para las NECAs que se puedan designar en el futuro, el Nivel III se aplicará a los motores instalados en buques construidos a partir de la fecha en la que la OMI adopte dicha NECA o en una fecha posterior que se especifique en la enmienda que designe la NECA en cuestión. Este nuevo mecanismo de aplicación evitará que los buques que no tienen previsto navegar por una NECA actualmente existente tengan que instalar obligatoriamente una tecnología que no van a usar durante un periodo de tiempo largo, es decir, hasta la fecha de aplicación aún desconocida en que se vaya a declarar una nueva NECA.

Eficiencia energética de los buques

Las normas de eficiencia energética para buques nuevos se hicieron obligatorias en 2013 con la entrada en vigor de unas enmiendas al Anexo VI del MARPOL, que establecen un Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), que va endureciéndose con el tiempo en 4 fases: la fase cero ya terminó, y actualmente estamos en la Fase 1, que abarca desde 2015 a 2019.

Dichas normas establecen también que, al principio de la Fase 1 y en el punto medio de la Fase 2 (2020 a 2024), la OMI debe revisar los avances tecnológicos que se hayan producido y decidir la conveniencia de revisar los límites de las Fases 2 y 3 respectivamente, modificar los plazos, los parámetros del nivel de referencia del EEDI para cada tipo de buque y las tasas de reducción. Se debatieron las siguientes opciones:

- Cambiar los parámetros de los niveles de referencia o líneas de base: esta opción no se consideró aceptable.
- Cambiar los parámetros del EEDI exigidos para las Fases 2 y 3.
- Cumplir la Fase 2 tal y como está prevista, aplicar la Fase 3 en 2022 (en lugar de en 2025) y estudiar la posibilidad de introducir una nueva Fase 4 con parámetros aún más ambiciosos del EEDI para su posible aplicación en 2025 o en una fecha apropiada.

Se ha acordado estudiar la última opción, es decir, mantener las tasas de reducción actuales y requisitos de la Fase 2 (excepto para los buques de carga rodada y de pasaje de transbordo rodado), revisar en profundidad los requisitos de la Fase 3 (a partir del 1 de enero de 2025 y siguientes), debatir la posibilidad de adelantar su aplicación y establecer una Fase 4.

5. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.

El 15 de noviembre, en la ETSI Navales, ANAVE presentó un nuevo Informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente, elaborado por nuestro Gabinete de Seguridad y Puertos, y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron 18 representantes de 11 empresas navieras asociadas, 3 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. También participó el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, y varios colaboradores de su departamento. En total, unas 32 personas.

El Director General de ANAVE expuso las últimas novedades sobre los acuerdos que ha alcanzado la OMI en la reunión del MEPC 70 en relación con la reducción del límite de contenido de azufre de los combustibles marinos al 0,5% y las opciones que tienen los buques para cumplir esta norma, las emisiones de gases de efecto invernadero, la aprobación de nuevas zonas de control de emisiones de óxidos de nitrógeno y el Convenio de Gestión del Agua de Lastre.

El Jefe de Área de Inspección Operativa de la DGMM (D. Manuel Palao) comentó la situación del Plan Lista Blanca en lo que llevamos de año 2016. Desde el punto de vista de las inspecciones, se han llevado a cabo un 23% menos que en 2015, lo que significa que, aunque los resultados de las inspecciones están siendo bastantes buenos, como se han producido 2 detenciones, el cociente entre las detenciones e inspecciones viene penalizado por ese bajo número de inspecciones y en este momento tenemos un porcentaje de detenciones superior al del año pasado y al de la media del MOU. Por ello es fundamental que las empresas extremen sus precauciones al preparar las inspecciones para evitar que se produzcan nuevas detenciones.

En estos momentos estamos bordeando la Lista Blanca de banderas del MOU y mantenernos en dicha lista depende del número de inspecciones que se hagan a buques españoles hasta el 31 de diciembre. Necesitamos una media de 4 inspecciones en noviembre y diciembre, y que no se produzca ninguna nueva detención, para que la bandera española se mantenga en la Lista Blanca.

La jornada técnica continuó con una reunión del **Grupo de Trabajo de ANAVE sobre el Convenio de Aguas de Lastre**, en la que también participaron representantes de Puertos del Estado y del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA).

Dos sociedades de clasificación realizaron sendas presentaciones. Una de ellas (DNV GL) trató sobre los retos que, desde el punto de vista técnico, plantea la elección e instalación del sistema de gestión de agua de lastre en los buques existentes (*retrofitting*), en un espacio de tiempo tan corto, teniendo en cuenta que los equipos aprobados por la OMI no están homologados por EEUU y que, además, una vez que se consiga dicha certificación, habrá que saber qué disponibilidad va a haber de los mismos. Algunas estimaciones prevén que para 2020 habrá 6.000 instalaciones de equipos para ese año.

La otra presentación (BV) trató sobre la posibilidad de adelantar la renovación del Certificado IOPP antes de su fecha de caducidad y del desacoplamiento de este certificado del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC).

En el debate, la representante del MAGRAMA comentó que están en marcha los trabajos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) para evaluar si se pueden excluir o no a los tráficos de cabotaje nacional de la aplicación del Convenio de agua de lastre y de que tienen previsto mantener una reunión con el IEO en enero para avanzar en este asunto e iniciar los análisis de las aguas.

El MAGRAMA y el IEO tienen suscrito un convenio de colaboración para efectuar dos análisis de aguas en cada demarcación marina durante un periodo de dos años (España cuenta con 5 demarcaciones marinas), es decir, efectuarán 10 análisis cada año en distintos puertos. En los próximos dos años se espera disponer de resultados suficientes en los 20 puertos principales en los que se realizan los tráficos de cabotaje. Puertos del Estado se va a encargar de la toma de muestras de acuerdo con las Directrices de la OMI, las remitirá al centro de referencia que indique el IEO, y el IEO se encargará de efectuar el análisis "ecotóxico" de las especies (taxonomía de las especies en la zona y la posible presencia de especies invasoras). Faltaría una parte más, el análisis del riesgo, que deben acordar cómo la van a llevar a cabo entre los dos organismos.

En la reunión volvimos a solicitar a la DGMM que se inicien cuanto antes los contactos con el gobierno de Italia y Marruecos con vistas a adelantar todo lo posible el desarrollo de los análisis necesarios. A posteriori de la reunión, la DGMM nos ha confirmado que ya han iniciado contactos con las autoridades marítimas y portuarias de Marruecos. Les preocupa especialmente que la fecha de entrada en vigor del convenio (8 de septiembre) entra en el periodo de retorno de la Operación Paso del Estrecho del año próximo.

6. Avance de resultados económicos de ANAVE del ejercicio 2016 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2017.

Como es habitual, se ha elaborado un avance del resultado económico del presente ejercicio 2016 y una propuesta de presupuesto y cuotas para 2017, que al cierre de estas notas estamos consultando con el Presidente, D. Alejandro Aznar, y el Vicepresidente y Tesorero, D. Gonzalo Alvargonzález.

Con antelación a la reunión, se circularán a los miembros del Comité Directivo los datos correspondientes y se propondrá su aprobación, sujeta a la ratificación preceptiva por la Asamblea.

7. Asuntos varios.

7.1. Seguridad de buques de pasaje con casco de aluminio

En relación con la modificación de la directiva 2009/45 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a buques de pasaje en tráficos de cabotaje, en contacto con EMSA nos han confirmado que la propuesta presentada por la Comisión incluye explícitamente en el ámbito de aplicación a los buques de aluminio de más de 24 m de eslora (algunos Estados vienen considerando que a estos buques no les es de aplicación la directiva vigente).

Según se informó en la reunión del SEC de ECSA, esta inclusión de los buques construidos en aluminio les obligaría a cumplir unos requisitos de aislamiento contra incendios de conformidad con el Convenio SOLAS, que podrían no ser viables en buques existentes de estas características, debido a limitaciones técnicas y falta de espacio.

Sin embargo, esta modificación no afectaría a las unidades sujetas al código de embarcaciones de gran velocidad de la OMI, que ya resultaba de aplicación a los buques en tráficos de cabotaje en España. Además, la fecha de aplicación de las obligaciones derivadas de la

propuesta de Directiva, en su versión actual, para los buques existentes, sería 10 años después de su publicación. Como consecuencia, la Administración española no prevé que pueda suponer un problema para las empresas navieras españolas.

Rogamos en todo caso a todas las empresas que tengan buques con casco de aluminio y no sujetos al Código de embarcaciones de gran velocidad verifiquen si éstas cumplen ya la mencionada Directiva y, en caso contrario, sugerimos nos lo comuniquen, para tenerlo en cuenta.

7.2. Programa de Financiación del Transporte Sostenible del Banco Europeo de Inversiones.

ECSA nos ha informado sobre la puesta en marcha del Programa de Financiación para el Transporte Sostenible (*Green Shipping Financing Programme*) y, en particular, del Programa de Garantía del Transporte Sostenible (*Green Shipping Guarantee Program*, GSGP) del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

El GSGP es sustancialmente un mecanismo de financiación con riesgo compartido que mejora el acceso a la financiación y reduce el riesgo de invertir en tecnologías no contaminantes. Las inversiones elegibles deberán tener un interés a nivel europeo significativo (bandera, propiedad, rutas), y deberán centrarse en particular en las inversiones y el transporte sostenibles (combustibles alternativos como el GNL, recubrimiento del casco, sistemas de tratamiento de las aguas de lastre, etc.).

Les hemos informado con más detalle de este sistema mediante la circular de fecha 22 de noviembre 2016 y referencia [UE 5/2016/EC](#).

7.3. Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad. Ya no será sellado por parte de la Administración.

A través de una empresa asociada hemos conocido una reciente comunicación de la DGMM a las Capitanías, en la que se les indica que se dejará de sellar los manuales del sistema de gestión de la seguridad, práctica que venían siguiendo hasta la fecha, debido a que no lo hacen otras administraciones marítimas. Los manuales se revisarán durante las auditorías, pero ya no se sellarán.

Esta empresa nos indicaba su preocupación especialmente en el caso de modificaciones al manual, por ejemplo, por la emisión de un procedimiento relacionado con la entrada en vigor de un nuevo convenio, que no se auditaría por la Administración hasta la siguiente verificación.

En contacto con la DGMM, nos han confirmado que esta decisión la han tomado tras comprobar que efectivamente no se hace por parte de otras banderas. La DGMM considera que el sellado no suponía que la Administración validase el contenido detallado de cada uno de los procedimientos, sino que únicamente dejaba constancia de que se había comprobado que formalmente el manual cumplía los requisitos del Código ISM.

No obstante, nos han indicado que esto no quiere decir que las empresas, si lo creen necesario, consulten e informen a la Administración de aquellos cambios concretos que les generen dudas.

Se preguntará a los miembros del Comité Directivo sobre su punto de vista en relación con este asunto y, en particular, sobre la forma de actuar de otros Estados a la hora de verificar las modificaciones al manual de gestión de la seguridad.

7.4. Jornada sobre la “estimación de la huella de carbono en Puertos”.

La preocupación generalizada por cuantificar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) ha llegado también a los puertos españoles. Algunos ya aplican Sistemas de gestión Ambiental, dentro de los cuales un parámetro cuantitativo es la "huella de carbono".

Puertos del Estado en colaboración con el CEDEX, está desarrollando una guía para estandarizar la estimación de la huella de carbono en los puertos. Con este objetivo han creado un grupo de trabajo en el que han invitado a ANAVE a participar. La primera reunión tuvo lugar el 23 de noviembre, en Puertos del Estado, con la asistencia de diversas Autoridades Portuarias (Barcelona, Coruña, Ferrol, Gijón, Huelva, Sevilla, Valencia y Vigo), Sociedades de Clasificación (Lloyd's Register) y representantes del ministerio de Fomento y Medio Ambiente (Oficina Española de Cambio Climático).

En esta reunión presentaron un primer borrador de guía y varias Autoridades Portuarias las iniciativas que están llevando a cabo en relación a las emisiones de CO₂.

La guía incluye, entre otros apartados, una metodología para el cálculo de la huella de carbono de los buques en puerto. Sobre este punto, y dado que son conscientes de la carga administrativa que ya tienen los barcos, se ha descartado en principio solicitar más información a las navieras, considerando que las estimaciones que aparecen en la guía son suficientes para calcular esta huella. No obstante, teniendo en cuenta que el Reglamento MRV entrará en vigor el 1 de enero de 2018, puede ser una oportunidad para mejorar la metodología de cálculo de la huella.

7.5. Normas de desarrollo del Reglamento MRV de la UE sobre seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ generadas por el transporte marítimo.

El 5 de noviembre se publicaron en el DOUE los Reglamentos 2016/1927 y 2016/1928, que desarrollan el Reglamento 2015/757 (conocido como Reglamento MRV) relativo al sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ generadas por el transporte marítimo.

El sistema MRV de la UE comenzará a funcionar el 1 de enero de 2018, teniendo las empresas navieras que cumplir varias obligaciones desde el **31 de agosto de 2017** (presentar a un verificador independiente un plan de seguimiento para cada buque, indicando cuál es el método elegido para el seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂).

Los dos Reglamentos que se acaban de publicar tratan sobre los siguientes asuntos:

- **Reglamento 2016/1927:** establece los modelos y normas técnicas para presentar los planes de seguimiento, informes de emisiones y documentos que requiere el Reg. 2015/757.
- **Reglamento 2016/1928:** detalla, para cada tipo de buque, los parámetros con los que determinar la carga transportada.

Las principales organizaciones internacionales del transporte marítimo opinan que el Reglamento MRV de la UE se debería alinear totalmente con el sistema adoptado por la OMI. No obstante, dicha alineación sólo sería posible modificando el Reglamento a través del Parlamento y el Consejo de acuerdo con el art. 22.3 sobre cooperación internacional. Esta armonización sólo la puede proponer la Comisión una vez que se haya establecido totalmente el marco jurídico del sistema mundial, incluidas las Directrices de la OMI (pendientes de elaborar).

Las principales diferencias entre los dos sistemas se refieren especialmente a la accesibilidad o confidencialidad de los datos, a la verificación independiente y a la fecha en la que deberán comenzar las empresas la recopilación de datos (1 año antes en el caso del Reglamento europeo).

En nuestra circular de fecha 11 de noviembre y referencia [SMA 44/2016/AB](#) les adjuntábamos los textos de los dos reglamentos y les informábamos con mayor detalle sobre este asunto.

7.6. Enmiendas de Manila. Aclaraciones a las Resoluciones de la DGMM sobre titulaciones profesionales y certificados de suficiencia.

El 15 de octubre se publicaron en el BOE 3 de las 4 Resoluciones de la DGMM de 21 de septiembre de 2016, que ya les habíamos hecho llegar mediante la circular de fecha 6 de octubre y referencia [SMA 32/2016/EC](#), y que son las siguientes:

- Obtención de la tarjeta profesional de Oficial Electrotécnico de la Marina Mercante (ETO).
- Reconocimiento del curso para capitanes, oficiales y marineros de los buques regidos por el Código IGF.
- Procedimiento de homologación de los cursos de revalidación de Formación Básica en Seguridad; Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos; Botes de Rescate Rápidos; y Avanzado en Lucha Contra Incendios.

Está pendiente de publicarse la Resolución para obtener los Certificados de suficiencia de los marineros de la marina mercante (Puente, Máquinas, 1ª de puente, 1ª de máquinas y ETO), en la que se va a incluir una modificación en las condiciones de obtención del Certificado de marinero de primera de máquinas.

El 17 de octubre y 11 de noviembre mantuvimos sendas reuniones con la DGMM para aclarar dudas planteadas por las empresas sobre la aplicación práctica de dichas Resoluciones y, en general, con los títulos expedidos con arreglo a Manila. En la primera de ellas, además de ANAVE, participaron también varias empresas asociadas.

En la circular de referencia [SMA 40/2016/EC](#) de 18 de octubre les informamos detalladamente sobre las cuestiones que se trataron en dicha reunión.

7.7. Ventanilla única: requisitos técnicos para la declaración de listas de pasajeros y tripulantes.

En el mes de octubre, Puertos del Estado nos envió unas recomendaciones y requisitos técnicos que las empresas deben tener en cuenta al confeccionar las listas de pasajeros y tripulantes que se deben declarar tanto a la entrada como a la salida de los buques de los puertos españoles.

Este procedimiento es obligatorio en cumplimiento del RD 1334/2012 y Orden FOM/1194/2011 sobre formalidades informativas que se requieren a los buques para cubrir la información a proporcionar a otras autoridades competentes, en especial, a la Policía Nacional (Extranjería – Fronteras).

Estas recomendaciones se basan en requisitos de la Secretaría de Estado de Seguridad y se han incorporado a los formatos, sintaxis, estructura y guías de mensajería establecidas por Puertos del Estado en su función de ventanilla única nacional.

En relación con la fecha y puerto de desembarque de los tripulantes, se debe notificar con antelación suficiente para tramitar oportunamente los visados de salida si el puerto de des-

embarque no se encuentra dentro del espacio Schengen. Si fuera necesario expedir un visado de frontera o de entrada excepcional, se debe declarar el puerto de escala como puerto de desembarque y el ETA de la escala como fecha de desembarque.

Para más información les remitimos a nuestra circular de fecha 14 de octubre y referencia [SMA 39/2016/AB](#).

7.8. Proyecto de modificación del RD 1247/1999 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

La DGMM nos remitió para informe un Proyecto de Orden FOM, por el que se modifica el RD 1247/1999, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

El objetivo del proyecto es incorporar a nuestro ordenamiento interno la Directiva 2016/844 que introduce las modificaciones derivadas de cambios en las reglas del Convenio SOLAS sobre protección contra el ruido en buques de pasaje, aparatos radiotelefónicos de los equipos de bombero, sistemas de ventilación para buques de Clases B, C y D, planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua en buques de Clases B, C y D, y nuevos requisitos para la entrada en espacios cerrados.

El proyecto remitido coincide con la citada Directiva, por lo que, en principio no se pueden realizar modificaciones. Al no recibir ninguna observación de las empresas asociadas, informamos favorablemente el mismo.

Se informó de este asunto a las empresas en nuestra circular de fecha 11 de octubre y referencia [SMA 35/2016/AB](#).

7.9. Finalización del periodo transitorio para la verificación obligatoria de la masa bruta de contenedores llenos.

El 1 de octubre de 2016 finalizó el periodo transitorio de 3 meses que la OMI acordó en la circular MSC.1/Circ.1548, recomendando a las administraciones y autoridades de PSC adoptar un enfoque práctico y flexible en las inspecciones de Verificación de la Masa Bruta de los contenedores llenos, de lo que les informamos en nuestra circular de fecha 10 de octubre y referencia [SMA 33/2016/AB](#).

8. Ruegos y preguntas.